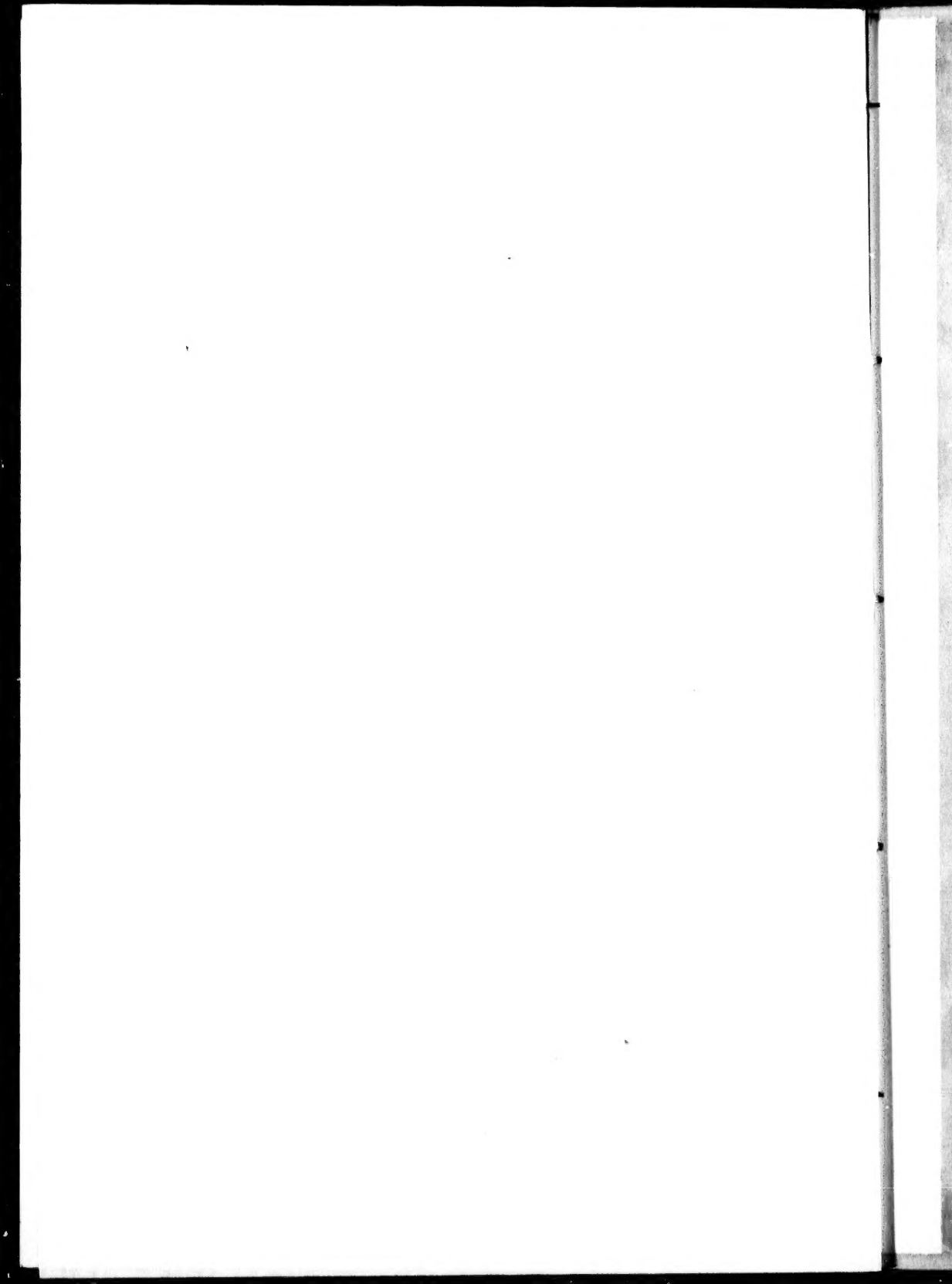




Honoré Mercier.

DISCOURS

DE

L'HONORABLE M. CHAPLEAU

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER

RÉCLAMATIONS DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

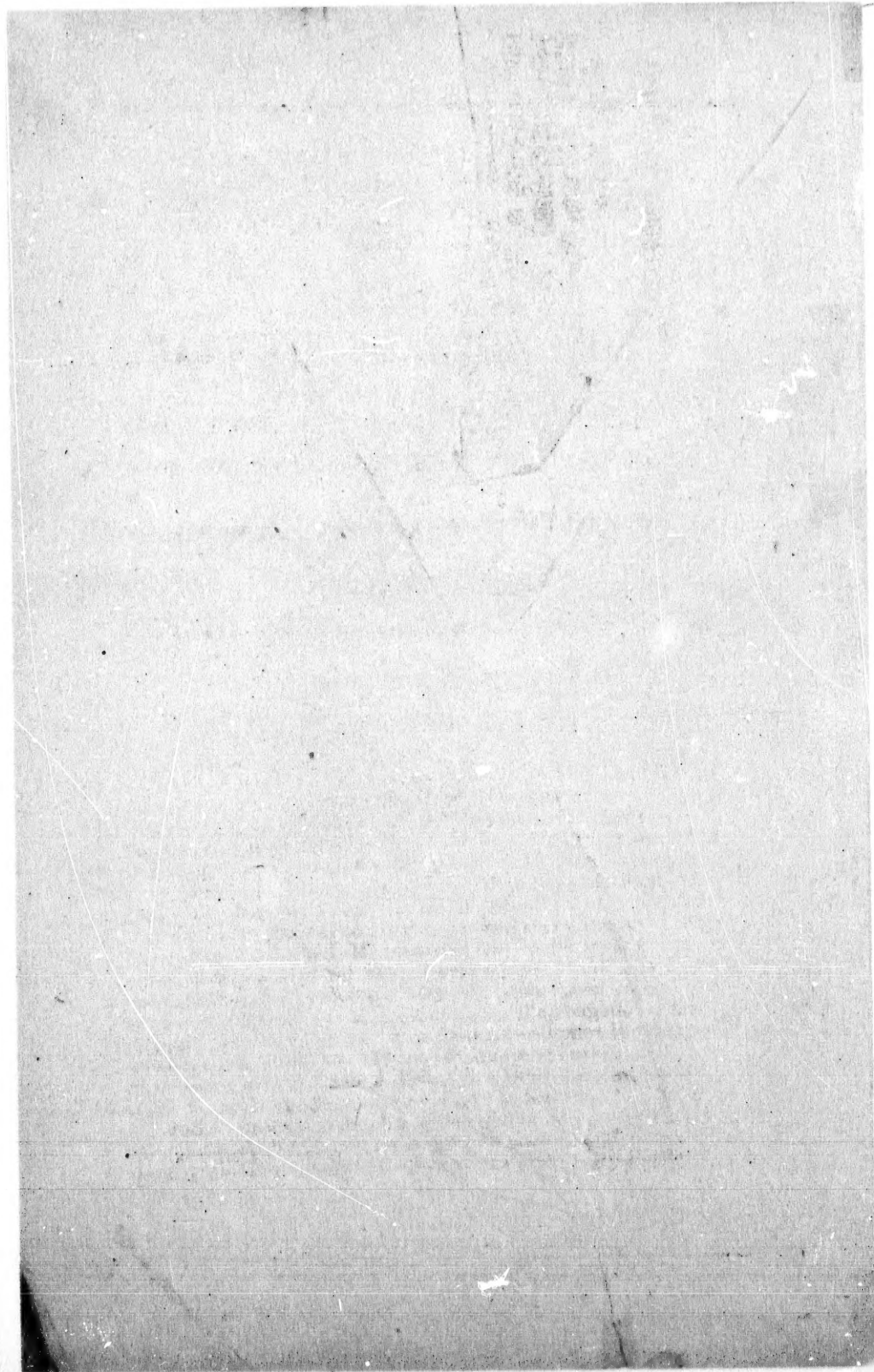
(Compte rendu officiel.)

CHAMBRE DES COMMUNES

12 AVRIL 1884

OTTAWA :

IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON
1884.



DISCOURS

DE

L'HONORABLE M. CHAPLEAU

— { 0 } —

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER

RÉCLAMATIONS DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

COMMUNES DU CANADA, SÉANCE DU 12 AVRIL 1884.

(Compte rendu officiel)

M. CHAPLEAU : M. l'Orateur, je n'entreprendrai pas de répondre à toutes les questions qui ont été soulevées dans ce débat par l'honorable chef de l'opposition. Suivant son habitude, il a embrassé dans la discussion du sujet que nous étudions toutes les questions qui pouvaient s'y rattacher, et il les a traitées d'une manière aussi lucide que variée. Je laisserai à ceux de mes collègues à qui cette tâche incombe de répondre à l'accusation au sujet de la pression indue que l'honorable député de Durham (M. Blake) dit avoir été exercée par le gouvernement sur les représentants de la province de Québec. Je veux cependant dire à mon honorable collègue qu'il n'a montré qu'un des aspects de cette époque si remplie d'anxiété, et je vais lui faire voir l'autre.

A en croire l'honorable député "le gouvernement attendait avec anxiété, lorsque la grande question du Pacifique s'est présentée devant la Chambre, l'attitude qu'allait prendre une partie de la députation sur cette question. Tout le monde se demandait ce qui allait arriver; le parlement ne siégeait pas avec son nombre de députés ordinaire, et on

"attendait le dénouement avec anxiété. Après des entrevues "entre les ministres du gouvernement de Québec et les députés de cette province ; après des entrevues entre le chef du "gouvernement du Canada et les représentants de la province "de Québec, le résultat fut annoncé. Les figures s'épanouirent, "la paix régna dans le camp et la loi concernant le Pacifique "fut votée." Mon honorable ami aurait dû dire plutôt que c'était du côté de l'opposition que les figures étaient les plus anxieuses ; on y épiait jusqu'aux plus petits bruits que l'on pouvait saisir à travers les serrures pour savoir ce qui se passait à l'intérieur ; et le peu de secrets que l'on pouvait surprendre était immédiatement transmis par le télégraphe, corrigé et augmenté au grand organe du parti libéral de la province d'Ontario, si bien qu'à un certain moment ce journal annonçait que les députés de la province de Québec allaient enfin se jeter dans les bras tout ouverts du chef de l'opposition qui leur promettait une ère de prospérité inouïe pour leur province. Le dénouement dissipa bientôt cette espérance ; la loi fut votée, et ce jour-là les figures s'assombrirent. Peu s'en est fallu que le *Globe*, le lendemain, ne parût en deuil comme si un des siens était tombé. C'est qu'il avait vu s'évanouir le rêve qu'il avait le plus chéri. Car de fait, ces conjectures étaient fausses et le parti conservateur était resté fidèle et uni comme par le passé. Que l'honorable député se le tienne pour dit : les conservateurs de Québec ont été unanimes à suivre le gouvernement sur cette grande question. Seulement, un certain nombre de membres ont demandé s'il n'était pas possible que toutes les questions du Pacifique fussent réglées en même temps ; c'était une chose parfaitement légitime de leur part que de chercher à savoir si le gouvernement avait l'intention, non pas d'acheter leurs votes mais de faire droit à une réclamation qui avait été faite constitutionnellement par le cabinet de la province de Québec, et qui était, depuis plusieurs jours déjà, devant le Conseil Privé.

Comment ! M. l'Orateur, est-ce que l'honorable chef de l'opposition va nier à la députation de Québec le droit de s'enquérir si la province qu'elle représente devra être bien et justement traitée ? Est-ce que ce droit ne sera donné qu'aux autres provinces ? La Colombie anglaise peut bien soumettre au gouvernement du Canada des questions qui l'intéressent, et ne lui reconnaît-on pas le droit de demander si ces questions ont été étudiées et si le gouvernement en est venu à une détermination ? Est-ce qu'on n'a pas vu le *Globe* s'indigner parce que les griefs du Manitoba n'avaient pas été réglés d'une manière définitive lorsque l'honorable premier ministre de cette province quittait Ottawa pour s'en retourner à Winnipeg ? En, doit-il être autrement pour Québec ?

La province de Québec a exposé au gouvernement du Canada sa réclamation. Le gouvernement fédéral était décidé non-seulement à prendre cette demande en considération, mais, à la prendre en sa favorable considération, et c'est là ce qui occupait la députation de Québec. Non, M. l'Orateur, l'honorable député de Durham n'a aucun reproche à faire aux représentants de notre province, pas plus qu'il n'en a à faire au gouvernement dans cette circonstance.

L'honorable membre, comme je viens de le dire, a traité la question qui nous occupe sous toutes ses faces. Je ne lui répondrai que sur un point qu'on a soulevé dans le débat, mais c'est le plus essentiel, c'est le plus important pour moi : c'est celui qui est incorporé dans la motion que l'honorable député vient de placer dans vos mains. Motion captieuse, dirigée évidemment contre la province de Québec, et d'autant plus dangereuse qu'elle demande aux députés des autres provinces de refuser à la nôtre ce qui lui est légitimement dû, en laissant entendre aux représentants des autres parties de la Confédération qu'ils devraient partager ce que l'honorable député appelle une grande faveur du gouvernement fédéral. Cette motion est très insidieuse, en tant qu'elle paraît se baser sur un principe d'équité et de justice égales pour toutes les provinces, tandis qu'elle est dirigée contre la province de Québec dont la réclamation est qualifiée d'extravagante et de conséquence nécessaire d'une mauvaise administration. Cette motion, M. l'Orateur, n'aura pas plus de succès que celles que l'honorable député a déjà présentées et dont la Chambre a fait justice. Le chef de la gauche a dit que, dans toutes les provinces, il y avait eu un zèle trop ardent dans la construction des voies ferrées et que divers gouvernements provinciaux avaient outrepassé, dans ce désir du progrès, la limite de leurs ressources financières. M. l'Orateur, je n'aurais pas, en cette occasion, rompu le silence que j'ai pratiqué depuis que je suis député à cette Chambre, depuis bientôt deux ans que je suis un des conseillers de Sa Majesté dans le Conseil Privé du Canada. En gardant un silence auquel je suis peu accoutumé, j'ai dû tromper l'attente de mes amis, j'ai bien sûr désappointé la curiosité de mes adversaires. Plus d'un a dû se dire : qu'est donc devenue cette vivacité d'autrefois, cette ardeur à la lutte qui provoquait plutôt que de rester inactive ; d'autres ont pu croire que c'était calcul. Personne, que je sache, n'a dit que c'était la peur ; cela me suffit.

Je suis le plus jeune membre du Conseil et j'ai cru devoir pratiquer ici ce que j'ai prêché ailleurs : la subordination. J'ai pratiqué le silence, c'est une besogne très utile, mais parfois, je dois le dire, bien fatigante. Aujourd'hui,

si je crois devoir intervenir dans la discussion, c'est que la question qui nous occupe intéresse la province à la tête de l'administration de laquelle j'ai été pendant plus de deux ans. Cette question non-seulement intéresse la province d'où je viens et que je représente plus particulièrement dans le Conseil Privé, mais elle a trait beaucoup à l'administration à la tête de laquelle je me suis trouvé. Je voudrais que ma personnalité, dans les observations que j'ai à faire, fût mise de côté ; mais, je ne le puis ; mon nom et mon administration se rencontrent à chaque pas dans la discussion de cette question.

L'honorable député de Durham s'est demandé, et a demandé à la Chambre quelle était la cause, quelle était la raison de la réclamation de la province de Québec. Il a dit en avoir trouvé la source dans l'extravagance des gouvernements qui ont dirigé cette province et s'il n'a pas fait toutes les objections qui sont suscitées en ce moment dans la presse, peut-être que d'autres de ses amis les feront. Quoiqu'il en soit l'opinion publique en a été saisie, et il est bon, et je crois qu'il est de mon devoir, et dans tous les cas, je me ferai un devoir de répondre aux attaques qui ont été faites dans ce sens et qui ont, jusqu'à un certain point, non-seulement ému, mais peut-être égaré l'opinion, car, depuis bientôt dix-huit mois, il n'y a pas d'accusation qui n'ait été portée contre l'administration dont j'étais le chef, surtout à propos de cette question de chemins de fer qui nous occupe aujourd'hui. Il n'y a pas de mauvais traitement que je n'aie reçu dans la presse, non-seulement de mes ennemis naturels qui logiquement doivent faire la guerre à ceux qui dans un parti différent dirigent l'opinion ; mais, je dis qu'il n'y a pas d'accusations dont je n'aie été l'objet, même dans des cercles où j'aurais cru, où j'aurais voulu ne voir que des amis.

La province de Québec a droit au subside que le gouvernement lui donne, parce qu'elle a construit à grands frais un chemin qui tôt ou tard devait être la continuation du Pacifique vers l'océan ; mais les dépenses qui ont été encourues par elle pour la construction de ce chemin n'ont pas été les seules causes du déficit qui existe dans son budget ; d'autres causes que j'énumérerai à l'instant y ont contribué. Je vais même plus loin et je dis que la province de Québec a des droits à la considération, à l'esprit de justice des députés des autres provinces plus que toute autre partie de l'Union.

M. l'Orateur, avant d'entrer dans ce sujet, qu'il me soit permis de faire une protestation contre une des insinuations, ou plutôt une des accusations qui ont été faites par l'honorable député de Durham, — accusation qui, depuis quelque temps, paraît être le mot d'ordre des attaques qui se font contre le

gouvernement du Canada—l'accusation de centralisation non seulement de toutes les forces, mais même de tous les pouvoirs des membres de la Confédération ; d'absorption des droits qui pourraient, qui devraient être exercés par les provinces. Je crois de mon devoir de faire cette protestation. On a dit que le chef du gouvernement, le chef du parti conservateur, notre chef à tous, avait des idées de centralisation, ou plutôt tendait à l'union législative de toutes les provinces. Cependant, il a protesté lui-même éloquemment, il n'y a pas encore bien longtemps, contre ces tendances :

Comment pourrai-je, disait-il, presque à la fin de ma carrière politique, après avoir créé la Confédération qui a été la solution d'agitations politiques si vives et si dangereuses même pour l'existence de toute la nation, comment pourrai-je détruire de mes propres mains l'œuvre de si longues années de travail ?

Comment pourrait-il, en effet, ce vieux chef vénéré de tous, vouloir détruire l'œuvre glorieuse qu'il a édifiée dans ce pays ? Comment pourrait-il sacrifier sa réputation, et perdre tous les droits qu'il a gagnés aux bénédictions des générations futures qui verront en lui le fondateur d'une grande nation sur le continent d'Amérique ? Comment pourrait-il, dis-je, manquer à la mission qu'il s'est donnée et qu'il a si bien remplie, en démolissant l'œuvre qu'il a édifiée en ce pays ? Non ! M. l'Orateur, et la meilleure réponse à l'accusation de centralisation portée contre l'honorable premier ministre se trouve dans la mesure généreuse, dans la mesure libérale, dans la mesure paternelle qui est en ce moment soumise à la Chambre et qui, par cela même qu'elle aide les provinces dans leur développement matériel, fournit de nouvelles garanties à l'autonomie de leur existence. Car, s'il eût été disposé à forcer les provinces de renoncer à une partie de leurs droits politiques en échange d'avantages matériels, le moment eût été on ne peut mieux choisi. Il n'aurait eu qu'à leur refuser ce qu'elles demandaient et ce qu'il leur accorde aujourd'hui si généreusement.

L'honorable député de Durham a dit qu'il était peut-être temps de penser à reviser la constitution pour voir si l'on ne pourrait pas demander aux différentes provinces une espèce de compromis politique en leur créant une condition d'existence plus avantageuse. Je crois, M. l'Orateur, qu'au lieu d'accepter cette proposition il est du devoir de chacun de nous de la repudier, comme une innovation dangereuse et menaçante pour les droits des provinces. Dans toutes les occasions qui se sont présentées, je crois que l'on a vu les ministres repudier toutes tendances centralisatrices. Dans tous les cas, ceux dans cette Chambre qui sont les représentants de la province de Québec savent que sur ce point, leurs chefs n'ont jamais un seul instant changé leur opinion. J'ai été moi-

même, M. l'Orateur, accusé d'être peut-être trop fédéraliste, ou anti-centralisateur. Je ne l'ai pas été trop, je l'ai été assez. Je suis de ceux qui croient que l'autonomie de chacune des provinces est une des plus solides assises de la Confédération. Lorsque j'étais premier ministre à Québec, chose assez étonnante, j'ai été accusé d'avoir des tendances à concéder au ministère fédéral certains privilèges qui devaient appartenir aux provinces, et depuis que je forme partie du gouvernement du Canada, je me suis fait, dans certains quartiers, je ne sais trop pourquoi, la réputation d'être trop dévoué aux institutions provinciales, de ne pas être en harmonie avec mes collègues sur les questions des pouvoirs fédéraux.

Eh bien ! M. l'Orateur, lorsque je dirigeais le gouvernement de Québec, je me suis opposé à toutes les doctrines qui auraient pu mettre en danger la paix, cette tranquillité dans l'ordre des groupes divers qui forment la Confédération ; maintenant que je suis appelé à donner à Sa Majesté les avis d'un Conseiller Privé, je respecte et je me fais un devoir de défendre les intérêts des provinces dont l'accord commun constitue la plus ferme garantie de vitalité et de fécondité du pouvoir central. C'est que, si je pensais à mes devoirs de citoyen du Canada quand j'étais à Québec, je n'ai pas oublié, en venant à Ottawa, que le pacte fédéral était l'arche sainte d'où l'on ne pouvait, sans sacrilège, arracher les tables sacrées sur lesquelles sont inscrits les droits et les libertés des provinces dont l'intelligent patriotisme créa l'union.

Voilà mon programme politique ; je n'en ai jamais eu d'autre, et je ne me considérerai pas malheureux si on m'accuse de le mettre en pratique. Ce sentiment de l'autonomie des provinces en est un dont il faut se défier par cela même qu'étant très naturel et très légitime, il peut nous entraîner facilement dans l'exagération, et cela pourrait avoir des conséquences que l'on regretterait plus tard. Il ne faut pourtant pas le répudier, bien loin de là. Pour éviter de tomber dans l'exagération il faut que chaque député, de quelque partie du pays qu'il vienne, étudie le fonctionnement de la Confédération, étudie les différents besoins de chacune des provinces de l'Union et qu'il n'oublie pas que les autres provinces ont autant de droit que la sienne à la protection du pouvoir central.

M. l'Orateur, le gouvernement du Canada a raison de donner aux différentes provinces toute la latitude possible dans l'exercice de leurs droits ; car chaque fois qu'il a été question de demander à la députation réunie une action énergique pour favoriser les intérêts généraux du pays, le concours de toutes les provinces n'a jamais manqué. Le

prêt fait au Pacifique dont a parlé l'honorable député de Durham, en a été la plus grande preuve. Cette mesure était une mesure hardie de la part du gouvernement. Jamais le ministère n'a dit à la députation que les sacrifices qui étaient demandés n'étaient pas très considérables au point de vue des ressources du Canada. Jamais le chef du gouvernement ni celui qui a proposé la mesure n'ont dit autre chose que, dans les circonstances, c'était une de ces nécessités d'importance majeure pour laquelle il fallait faire appel à la générosité de toutes les provinces. Et si cette mesure a passé à travers tous les obstacles qu'on lui a suscités, c'est que le gouvernement avait dans le parti qui le suit, un parti aussi intelligent qu'il est loyal. C'est que le gouvernement, par l'adoption de cette mesure, voulait prouver à nos voisins de l'autre côté de la frontière que ce pays ne craint pas les sourdes menées, les machinations financières des brocanteurs de Wall Street; et que lorsque le gouvernement du Canada fera appel à l'intelligence et au patriotisme des provinces, il trouvera toujours un écho fidèle tant qu'il s'agira de soutenir le crédit de la nation et l'honneur du gouvernement.

On a accusé le chef du ministère de mettre en danger l'existence de la nation, en lui imposant par cette législation un fardeau trop lourd à porter; on lui a dit qu'il se faisait illusion sur la mesure des ressources du pays pour éteindre la dette énorme qu'il créait. Non, il n'y a pas eu erreur; mais si erreur il y avait eu, cette erreur était du bon côté, du côté de l'espérance, du côté de la confiance, du côté des idées de progrès, et c'est avec ces idées, cette espérance, cette confiance que l'on fait grandir et marcher un peuple. J'aime mieux que le chef qui dirige une nation se trompe dans le sens de la grandeur; j'aime mieux qu'il se trompe en montrant un désir exagéré du progrès de la nation, plutôt que de se tromper en tenant cette même nation arrêtée par une politique de timidité et de défiance. Cette politique ne craint pas la comparaison avec celle de l'opposition. D'un côté on veut la grandeur, la prospérité, le bonheur de la patrie, tandis que de l'autre, on mesquine sur les moyens et l'on dénigre les ressources du pays plutôt que d'entrer dans la voie du progrès. Les nations grandissent par la confiance en leur avenir. Il y a des expressions dans le vocabulaire des différentes langues qui rendent cette idée. Ainsi, il y a le *Chauvinisme* en France, le *Jingoism* en Angleterre, le *Spread-eagleism* aux Etats-Unis, ce qui veut dire l'orgueil anglais, l'optimisme français et la forfanterie américaine. Ce sont là des défauts que l'on doit pardonner, car ils tirent leur origine d'un profond sentiment national. " ne faut pas oublier que c'est avec cette exag-

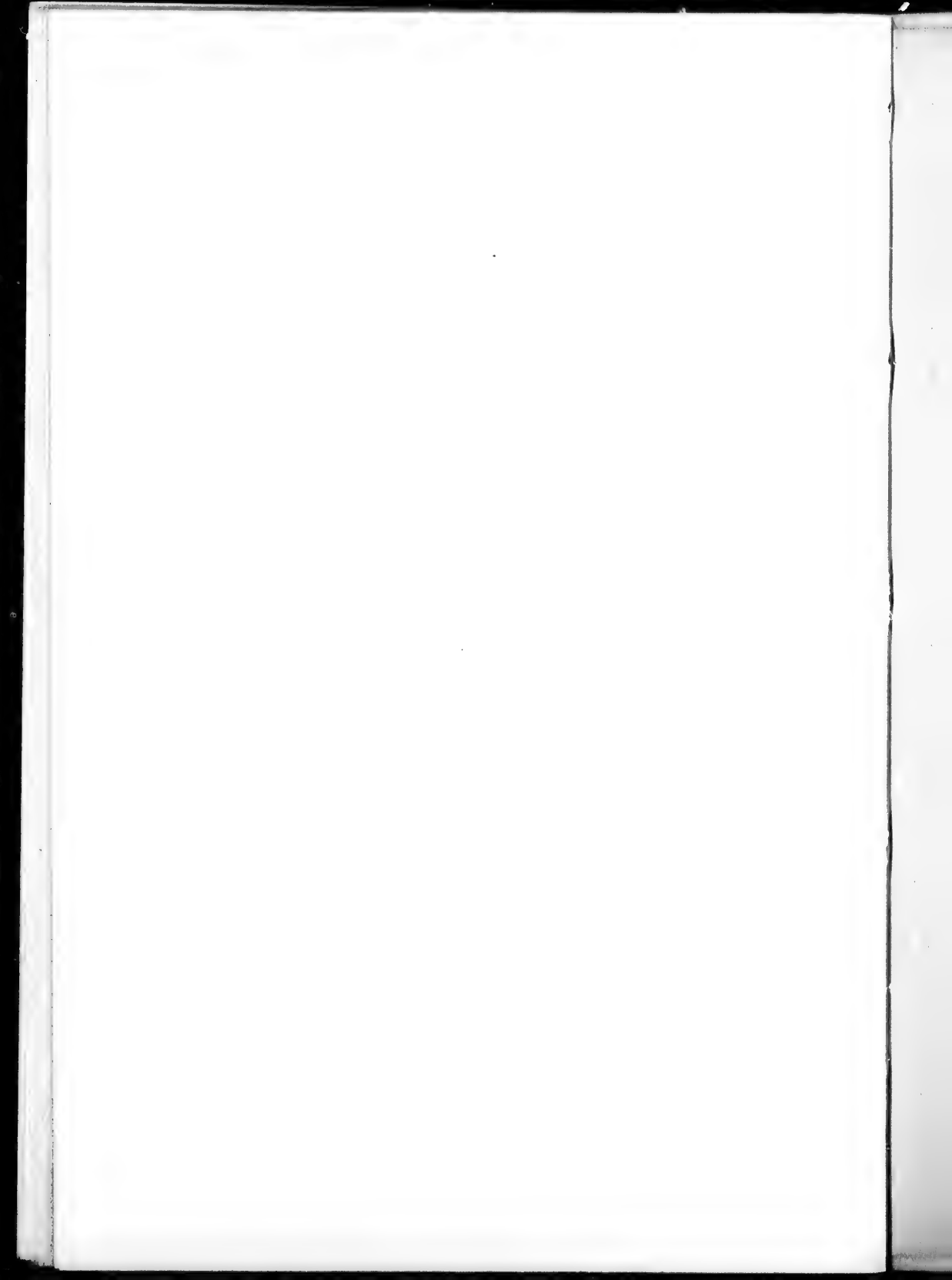
ration du sentiment national, que c'est par la confiance que ces peuples ont eu dans leur étoile qu'ils sont devenus grands dans le monde, tandis que le système de dénigrer son pays n'a jamais fait autre chose que des banquerottes et des ruines.

Il y a déjà longtemps que les réclamations de la province de Québec ont été faites auprès du gouvernement fédéral, bien que l'honorable député de Durham dise que c'est la première fois qu'il en est question. La demande n'a peut-être pas revêtu le caractère d'officialité qu'elle a aujourd'hui, mais elle n'en a pas moins occupé l'attention et du gouvernement actuel et de celui qui l'a précédé. Mon honorable collègue se trompe étrangement, s'il croit que la réclamation de la province de Québec a pris son origine dans les difficultés que l'on aurait pu susciter au gouvernement pendant la présente session. Mon premier devoir lorsque je pris les rênes du pouvoir à Québec fut d'insister auprès du cabinet fédéral pour obtenir une compensation pour les sacrifices que la province s'était imposés dans la construction de ce que l'on appelait dès 1872 la continuation ou plutôt le chaînon le plus important du Pacifique canadien. Nos honorables amis de l'autre côté de la Chambre ont-ils pu oublier la défaite qu'ils firent subir à Sir George Cartier en 1872 avec le cri du terminus du Pacifique à Montréal. Sir George Cartier alors le collègue du chef actuel du gouvernement, disait ouvertement dans cette campagne électorale que le terminus du Pacifique était le port de Montréal. Je n'avais pas oublié ces déclarations, lorsque le 13 mai 1880, j'adressai un mémoire officiel au gouvernement fédéral réclamant sa coopération dans le coût de la construction de ce chemin. Ce n'est pas un refus que le gouvernement de Québec eut alors mais bien un encouragement. Notre demande ne resta pas secrète, l'honorable monsieur Robertson alors trésorier dans mon administration disait dans son discours du budget le 16 juin 1880 :

Le cabinet de Québec a fait des représentations au gouvernement fédéral relativement à notre chemin de fer.....

Nous avons représenté que le gouvernement fédéral avait contribué \$12,000 par mille à la construction d'une partie du chemin de fer Le Canada Central dans la province d'Ontario aux dépens de notre province comme des autres ; que ce chemin fera partie du chemin de fer du Pacifique du Canada ; que le chemin de fer Intercolonial a été construit et d'autres voies ferrées achetées dans les provinces maritimes, pour leur avantage particulier, à nos dépens communs aussi ; que le Manitoba, le grand Ouest et la Colombie anglaise doivent avoir le chemin du Pacifique qui ouvrira leurs territoires et sera bâti également à frais communs ; que les autres provinces ont ainsi bénéficié et bénéficieront des chemins de fer pour lesquels nous avons payé et aurons à payer notre part ; et de plus que pour les chemins de fer bâtis dans cette province depuis 1867 et particulièrement pour le chemin de la Rive Nord, destiné tout comme le Central Canada à faire partie du Pacifique Cana-





dien, nous n'avons pas reçu un seul sou pour les construire, tandis que nous avons contribué aux autres chemins mentionnés dans les autres provinces.....

Nous avons donc fait ces représentations au cabinet fédéral.

Je prétends que nous avons autant de droits à être aidés pour le coût du chemin de fer du gouvernement de Québec à Ottawa que le Central Canada en avait au subside fédéral donné à cette ligne. La construction de cette ligne peut être avantageuse, et elle l'est sans doute, au chemin de fer de la Rive Nord, ce dernier est également nécessaire, en ce qu'il offre la route la plus courte et la plus directe, de l'Ouest aux ports de St-Jean et de Halifax, et il a des droits égaux à une subvention du trésor fédéral. NOUS DEMANDONS EN CONSÉQUENCE DE DEUX CHOSES L'UNE QUE LA PUISSANCE PRENNE LE CHEMIN MONTRÉAL OTTAWA ET OCCIDENTAL OU BIEN QU'ON NOUS PAYE UN SUBSIDE PAR MILE ÉGAL À CELUI QUI A ÉTÉ DONNÉ AU CENTRAL CANADA. Ces questions sont sous considération à Ottawa et nous attendons une décision. Mon sentiment est qu'après une étude réfléchie, nous ne pouvons manquer de réussir.

Et M. Robertson accentuait encore plus cette demande dans son discours du 30 mai 1891 :

J'ai aussi dit, l'année dernière, que le gouvernement de Québec avait demandé à celui du Canada, que justice nous fut rendue relativement aux chemins de fer de la province. On ne peut mettre en doute que notre province-eœur d'Ontario a reçu du gouvernement fédéral aux dépens des autres provinces, des subsides pour la construction de chemins de fer, qu'on n'a pas accordés à Québec (Très bien ! Très bien !)

Sous ce rapport, nous n'avons pas reçu justice égale du gouvernement fédéral et nous ne sommes pas disposés à laisser cette affaire dans l'état actuel, si peu satisfaisant. On se rappelle que l'honorable M. MacKenzie, lorsqu'il était le premier ministre du Canada, répondit, à une députation qui demandait pour le développement des chemins de fer dans Québec le même subside qui avait été donné aux voies ferrées d'Ontario, que notre province devrait recevoir et qu'elle recevrait l'aide fédérale, pour ses chemins de fer.

Et depuis cette époque le gouvernement fédéral a dû s'apercevoir que la province de Québec n'entendait pas laisser prescrire sa créance.

Il y a eu des récriminations, on a été jusqu'à dire que la province de Québec n'avait pas droit à cette indemnité parce qu'elle avait été trop extravagante, parce que ses gouvernements s'en étaient montrés indignes. Je ne répondrai pas aux questions personnelles qui s'adressent aux administrations, mais je répondrai à ceux qui disent que la province de Québec n'a pas droit à cette juste réclamation.

Si la dette de Québec avait pour cause une mauvaise administration, je dirais que ces reproches sont justes et que l'on ne devrait pas faire droit à sa demande d'indemnité ; mais c'est le contraire qui est la vérité. Avec moins de ressources, Québec a su plus faire dans la voie du progrès que n'importe quelle autre province. Aujourd'hui, parmi les motifs qui doivent nous faire voter les résolutions, il est bon de rappeler que notre Bas-Canada a toujours montré

des vues larges et n'a jamais été animée d'esprit sectionnel ou de jalousie locale.

En 1840, avec une population de 550,872 âmes et un surplus en caisse de \$189,308, il acceptait l'union sur le pied d'égalité, avec le Haut-Canada, qui avait une population de 427,441 âmes et une dette de \$5,925,779. Si je donne ces chiffres, M. l'Orateur, ce n'est pas dans l'intention de discréditer la province d'Ontario qui a réussi à se faire une position si enviable dans la Confédération. C'est simplement pour affirmer cette proposition que la province de Québec a le droit d'attendre, surtout de la province d'Ontario, la libéralité, l'esprit de justice et la considération qu'elle mérite d'avoir. Les chiffres que j'ai donnés, M. l'Orateur, je me permettrai de les appuyer par une citation qui n'est peut-être pas connue de tous les membres de cette Chambre.

Lord Sydenham écrivait les lignes suivantes en 1840 :

Dans l'été de 1839, le Haut-Canada était à la veille de la banqueroute avec un revenu annuel de pas plus de £75,000. L'intérêt de la dette se montait à £85,000 et les dépenses ordinaires de son gouvernement atteignaient £55,000 laissant ainsi un déficit annuel de £42,000, alors que l'absence d'un port de mer le privait de la faculté d'augmenter ses revenus par le moyen ordinaire et le moins onéreux de l'imposition des droits.

En 1839, dans une lettre écrite dans le mois de novembre de cette année, lord Sydenham avait dit :

Les finances sont encore plus délabrées qu'on le croit en Angleterre. Le déficit annuel est déjà de £75,000 et excède le revenu. Tous les travaux publics sont suspendus. L'émigration de la province se poursuit nombreuse et rapide. L'Union offre le seul moyen de rétablir ses finances en ce qu'elle décidera l'Angleterre à aider le Haut-Canada à remplir son trésor vide.

Telle était la position en 1841 telle que décrite par le gouverneur anglais dont je viens de donner le nom.

On dira peut-être : c'est une vieille rengaine qui a fait son temps que de dire que le Haut-Canada en 1841 était dans un état financier pitoyable, tandis que le Bas-Canada était dans une position avantageuse ; mais on ne peut pas effacer ces faits de l'histoire du pays et doit-on les condamner à l'oubli parce qu'ils sont à notre avantage ?

Depuis l'union, c'est la province d'Ontario qui a eu la large part dans les sommes dépensées pour les travaux publics.

Un autre fait sur lequel il est bon d'attirer l'attention du public : alors comme aujourd'hui presque tous les fonds, ou plutôt tous les fonds je devrais dire, — et elles ont été considérables ces sommes — tous les fonds qui ont été dépensés pour l'immigration, l'ont été soit pour Ontario jusqu'à ces dernières années, soit pour les nouvelles provinces depuis les

derniers dix ans. La province de Québec n'a presque pas participé à ces octrois. Et pourtant jamais le Bas-Canada n'a songé à faire de cet état de choses un grief particulier. Moins hardie en affaires que la race à côté de laquelle elle vit, la race française a été portée par son caractère vers d'autres efforts. Elle a négligé un peu la partie matérielle, mais elle a montré un grand jugement, un grand sens politique dans tout ce qu'elle a fait.

Il ne faut pas perdre de vue les circonstances difficiles dans lesquelles elle a eu à se développer.

À la conquête, la noblesse, tous ceux qui pouvaient réaliser leur fortune et une partie du clergé français retournèrent en France, en sorte qu'une poignée de canadiens sans grandes ressources et sans presque d'éducation restèrent dans le pays. Cette population dûit faire elle-même sa propre éducation en pays conquis, ne conduisant pas elle-même ses propres affaires; ne recevant plus de l'ancienne mère-patrie l'aliment de la pensée, ne pouvant recevoir cet aliment de la nouvelle métropole dont elle ne comprenait pas le langage. Il ne lui restait qu'un élément de force dans la province, les rares membres du clergé qui n'étaient pas retournés en France; mais ces vrais pasteurs des hommes suffirent à la tâche. Ils recueillirent les tronçons épars de ce peuple décimé, et à eux seuls ils le tinrent compact.

Ceux qui parlent de l'ignorance dans laquelle le clergé a tenu les Bas-Canadiens ne savent pas ce qu'ils disent, car c'est le clergé qui, à force de sacrifices onéreux a fondé et maintenu nos grandes institutions classiques. Ce fut un travail lent; pénible, ingrat, mais il donna une direction sûre aux idées comme aux mœurs. Ce ne fut jamais le zèle, ni la bonne volonté qui manquèrent au clergé, ce fut son petit nombre et les moyens. À mesure qu'il put se recruter à même cette population qu'il formait, l'éducation se généralisa, et les mœurs et les idées s'améliorèrent. Allez dans nos campagnes, où vous trouverez la paix et le contentement, et si vous consultez les registres de l'état civil par exemple, vous vous convaincrez que, grâce à l'action constante du clergé, la morale, qui dans les autres pays, catholiques comme protestants, semble diminuer avec les progrès de la civilisation, a suivi une marche ascendante, et a atteint aujourd'hui un degré remarquable de pureté. Et aujourd'hui que cette tâche du clergé est arrivée à un tel succès et que nous pouvons nous glorifier d'avoir rejoint les provinces sœurs dans le domaine de l'éducation, il n'hésite pas à se jeter dans le mouvement pour entrer dans la carrière industrielle dans laquelle les autres nous ont devancés. Cette éducation a formé un peuple tranquille, sans exigence et animé des vues les plus larges. Mon honorable ami et collègue l'honorable

ministre des chemins de fer a fait dans cette enceinte l'éloge de l'un des membres de notre clergé qui se sont le plus identifiés avec le nouveau mouvement. Inutile de vous dire que je m'associe de tout cœur aux louanges qu'il a décernées, à l'hommage qu'il a rendu au grand promoteur des chemins de fer dans notre province, à celui que ses supérieurs ecclésiastiques comme la masse de ses concitoyens ont surnommé l'apôtre de la colonisation au curé Labelle enfin. J'avais besoin de cette digression pour établir ma prétention que Québec au lieu d'être arriéré, a toujours, dans le domaine des idées, répondu au premier appel, et par pur esprit de chevalerie a défendu les grands projets avec plus d'énergie que s'il y avait eu des intérêts matériels.

Lors des crises de 1860 à 1864, quand les deux grandes provinces étaient en champ clos l'une contre l'autre, le Bas-Canada n'aurait eu qu'à persister pour avoir l'espoir de reconquérir sa liberté d'action en se séparant du Haut-Canada ; mais il n'aurait pu obtenir sa liberté qu'en s'amoindrissant ; et laissant l'esprit sectionnel de côté, il entra hardiment dans la Confédération, malgré tout ce qu'elle pouvait avoir de menaçant pour une minorité. Il n'avait ni la langue, ni les lois, ni le caractère de la majorité à laquelle il s'alliait. La lutte si vive faite dans le Haut-Canada contre le *French domination* aurait dû avoir son contre-coup chez nous, et exalter les préjugés des uns et la crainte des autres. Mais le Bas-Canada, fort de sa vitalité et ayant foi dans son avenir, ne voulait pas que ces intérêts sectionnels, si chers qu'ils lui fussent, devinssent un obstacle à la création du grand tout canadien.

Lorsque le siège du gouvernement fut fixé dans les limites du Haut-Canada, il y eut à peine un murmure.

Quand l'Intercolonial vint sur le tapis, le Bas-Canada ne songea pas un instant à s'opposer à un projet qui jetait vingt millions dans les provinces maritimes.

Les premiers cris en faveur du Pacifique sortirent de poitrines bas-canadiennes, bien qu'il dût être dépensé des centaines de millions en dehors de la province de Québec, et que par ce chemin devait s'ouvrir un territoire qui serait bientôt son plus formidable rival.

La politique de protection prit naissance dans la province de Québec, alors que presque tout Ontario partageait encore les doctrines anglaises à ce sujet. La province de Québec en un mot a été le foyer, la force, la vie de toutes les grandes idées qui ont fait la Confédération canadienne et l'ont rendue prospère.

Je dis ces choses pour prouver que la province de Québec, a eu dès le premier jour comprendre le régime constitutionnel, qu'elle est digne de la confiance que la métropole

lui a montrée lorsqu'elle a eu le gouvernement responsable, et qu'elle n'a pas été pour les provinces sœurs une cause de regret ou de retardement.

Sa loyauté à la Couronne anglaise a été inaltérable, et elle défendait le drapeau anglais en 1775 et en 1812 avec d'autant plus de désintéressement qu'elle ne reçut jamais pour un sou plus que sa part. Si d'autres provinces peuvent se glorifier d'avoir eu plus d'esprit d'initiative, d'être le pays des entreprises, la province de Québec a été le pays des idées. Ses hommes publics ont toujours longtenu avant l'adoption d'un grand projet donné la note juste à ce sujet. Ils ont été les pionniers de la politique comme les missionnaires et les explorateurs ont été les pionniers de la civilisation sur le continent américain. Sur les côtes du Pacifique comme dans les profondeurs de l'Ouest, depuis la Louisiane jusqu'à l'Alaska, vous trouvez encore dans les noms des lacs et des rivières les vieux noms français que de hardis aventuriers leur jetaient en passant; de même, dans le domaine politique, toutes les étapes de la conquête de la liberté dont nous jouissons ont été marquées par des noms franco-canadiens.

Est-il surprenant qu'avec ce caractère chevaleresque cette abnégation qui l'a toujours empêché de réclamer sa juste part, cette largeur de vue qui l'a toujours dominé, le Bas-Canada emporté par un désir soudain d'avancement matériel, se soit jeté avec ardeur dans la construction des chemins de fer.

Les difficultés dans lesquelles la province se trouve placée aujourd'hui ne prouvent rien contre ses aptitudes. Elle n'a jamais été favorisée comme l'a été Ontario. Si la province de Québec avait été dans des conditions ordinaires elle n'aurait pas eu besoin de tant de sacrifices et elle aurait pu suivre les autres provinces sans se fatiguer, comme elle le faisait avant 1841.

Depuis la conquête jusqu'en 1841, il avait été dépensé dans le Haut-Canada \$5,592,746, et dans le Bas-Canada \$4,253,436. Les travaux qui ont été faits par le gouvernement canadien dans le Haut-Canada, de 1841 à 1867 s'élèvent à \$30,029,063; dans le Bas-Canada ces mêmes travaux n'ont été que de \$20,335,353, donnant une différence en faveur du Haut-Canada de \$9,693,710. Durant la même période de temps, les autres travaux faits soit par le gouvernement impérial, soit par d'autres ont été de \$34,828,450 dans le Haut-Canada et de \$37,336,301 dans le Bas-Canada, donnant une différence contre cette dernière province de \$47,492,149. Ces chiffres authentiques sont tirés des documents sessionnels de 1867.

On pourrait ajouter à cela l'état suivant.

Argent dans la caisse du Bas-Canada en 1841....	\$ 189,306
Dette du Haut-Canada assumée par l'Union	\$5,925,779
Total.....	\$6,115,085

En sorte que je puis dire sans être contredit qu'en 1867 le Haut-Canada se trouvait à avoir sur le Bas-Canada les avantages énormes qui suivent :

Surplus reçu du Bas-Canada et dette du Haut-Canada passée au Bas-Canada \$	6,115,085
Surplus de travaux faits en Haut-Canada par le gouvernement.....	\$ 9,693,710
Surplus de travaux faits par le gouver- nement impérial ou des capitaux pri- vés	\$47,492,149
	\$63,300,944
Plus excédent de travaux avant 1841	\$1,339,310

Balance contre le Bas-Canada \$64,640,254

Voilà les avantages énormes qu'en 1867 le Haut-Canada se trouvait à avoir sur le Bas-Canada. Depuis la Confédération, il a été dépensé par le gouvernement jusqu'au mois de juin 1882 :

QUÉBEC.

Chemins de fer (Intercolonial).....	\$ 8,400,000
Canaux	\$11,000,000
	\$19,400,000

ONTARIO.

Chemins de fer.....	\$13,100,000
Canaux	\$21,000,000
	\$34,100,000

Ajoutons depuis 1882 :

Travaux sur le Pacifique dans Ontario. \$	2,500,000
	\$36,600,000
Québec. \$	19,400,000

Différence en faveur d'Ontario.....\$17,200,000

Dix-sept millions! Quel facteur important dans l'économie financière d'une jeune province.

La province de Québec n'a pas, M. l'Orateur, dans le gouvernement ordinaire de ses affaires, démontré qu'elle avait été extravagante. Depuis la Confédération, en effet, avec un subside de trois cent et quelques mille piastres de moins qu'Ontario, avec une administration plus difficile et plus coûteuse qu'Ontario, elle a montré les surplus suivants :

1867-68.....	\$303,596
1868-69.....	350,913
1869-70.....	79,091
1870-71.....	67,979
1871-72.....	108,756
1872-73.....	268,104
1873-74.....	116,189

Formant un total de.....\$1,182,830

Je pourrais ajouter à ce montant la somme de \$625,000 qui était restée à même le subside fédéral entre les mains du gouvernement du Canada et qui fut versée dans la caisse provinciale comme suit :—

Retiré par le gouvernement de M. Joly	
en 1878-79.....	\$500,000
et par le gouvernement à la tête duquel	
j'étais en 1879-80.....	125,000
	\$625,000

Jamais les dépenses ordinaires n'ont dépassé les revenus ordinaires dans la province de Québec. Au contraire, il y a toujours eu un excédent de recettes considérable. J'aurai occasion d'examiner plus tard les circonstances qui ont imposé une dette de \$19,000,000 à la province. Je n'y fais allusion en ce moment que pour faire observer que, n'eût été l'obligation de payer les intérêts sur cette dette, charge qui n'entre nullement dans les dépenses ordinaires, la province aurait toujours gardé ses surplus. Les quatre ou cinq chiffres suivants le prouvent :

	De 1867 à 1882.
Dépenses.....	\$33,968,418
Recettes.....	33,594,297
Déficit apparent.....	\$374,116
Intérêts sur dette de 1875 à 1882.....	1,897,738
Excédent réel.....	\$1,523,623

La province s'est imposé une dette onéreuse, parce qu'elle avait absolument besoin de voies ferrées. Il ne faut pas oublier qu'en 1867 le Bas-Canada n'avait que les chemins de fer suivants :

	Milles.
Grand-Tronc, de la Rivière-du-Loup à Montréal.....	280.80
Richmond aux frontières.....	55.00
Montréal à Lancaster	44.00
Arthabaska à Doucet Landing.....	25.00
Montréal aux frontières (côté Gaughnawaga)	40.00
Saint-Lambert à Rouse's Point.....	43.00
Carillon et Grenville.....	13.75
Joliette	13.00
Stanstead, Shefford et Chambly.....	43.00
Total.....	575.25 milles

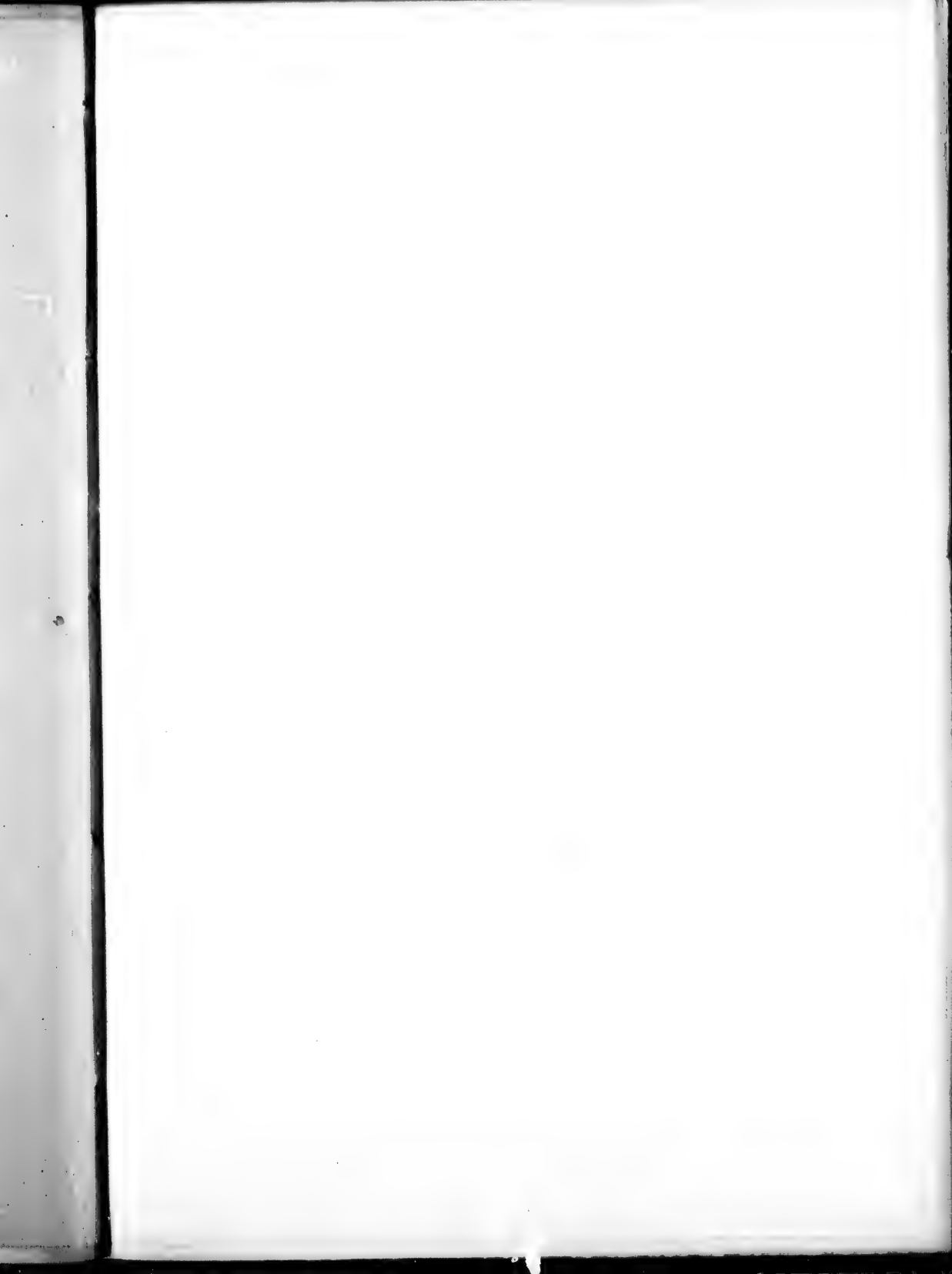
C'étaient là tous les chemins de fer que la province de Québec avait dans le temps.

Quant à la province d'Ontario, voyons quels étaient ses voies ferrées à la même époque. En consultant les documents publics de 1867 l'on voit que le Haut-Canada avait alors du Grand-Tronc 481 milles, et 912 milles pour les chemins de fer suivants dans les différentes parties de la province :

	Milles.
Ottawa et Prescott	54.00
Brockville et Ottawa.....	56.50
Cobourg et Peterborough	28.00
Peterborough et lac Chemung	4.00
Port Hope, Lindsay et Beaverton.....	56.50
Northern	94.14
Erie et Ontario	17.00
Welland.....	25.00
Great Western.....	363.25
London et Port Stanley.....	25.00
Buffalo et Lac Huron.....	168.00
	912

Formant un total de 1,393 milles contre les 575 milles que possédait la province de Québec. Surplus 818.14.

C'est dans ces circonstances que la province de Québec dût faire des sacrifices au montant de près de \$19,000,000 pour ses chemins de fer. Mon honorable ami, le député de Durham, a cité, un peu à l'aventure, comme il l'a dit, les sacrifices qui avaient été faits par chaque province pour les chemins de fer. Il a regretté de ne pas avoir la statistique complète et exacte de ces chemins. Je fais tâcher de suppléer à ce qui manque à cette statistique pour ce qui concerne Québec. Durant les quinze années comprises entre le premier juillet 1867, et le premier juillet 1882, la province de Québec a subventionné 1,678 milles de chemins de fer appartenant à des compagnies particulières, et le total de ces subsides s'est monté à \$4,148,164.94 en argent, et à 5,829,000 acres de terre. En estimant la valeur des terres, que mon honorable ami n'a pas voulu estimer, en l'estimant pour la province de Québec à \$1.00 de l'acre, — et c'est une évaluation qui n'est



certainement pas exagérée,—le total des subventions que la province avait donné... pour encourager la construction de chemins de fer par des compagnies privées au premier de juillet 1882 s'élevait au chiffre de \$9,987,038.99. A cette date, il avait été payé en acompte des subsides en argent, une somme de \$2,410,441.54, de sorte qu'il restait dû à ces compagnies subventionnées \$1,757,597.45 en argent, et 5,829,000 acres de terre.

Cette statistique ne s'applique qu'aux chemins de fer bâtis par des compagnies privées. A ceci, il faut ajouter le montant qui avait été payé au 1er juillet 1882 pour la construction du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, savoir \$12,537,980.48, (plus d'un quart de million s'est ajouté à ce dernier chiffre depuis 1882). Comme je l'ai déjà dit, au 1er juillet 1882 il restait dû des subsides accordés à ces compagnies \$1,757,597.45 en argent et 5,829,000 acres de terre, ou, en tout, une balance représentant \$7,586,597.45. En ajoutant ces différentes sommes, on trouvera qu'à la date ci-dessus mentionnée, ce qui avait été contracté de dettes par la province de Québec pour aider à la construction des chemins de fer, formait, si on y ajoute le montant des intérêts sur les sommes payées, un total de \$25,347,542.14, se divisant :

En argent réellement payé.....	\$17,760,944.69
En subsides à payer.....	1,755,597.45
Formant un total de.....	\$19,516,542.14
En terres à \$1.00 par acre.....	5,829,000.00
Formant en tout.....	\$25,347,542.14

Ces chiffres prouvent clairement que les différents gouvernements qui ont administré les affaires de Québec depuis 1867 n'ont pas reculé devant les sacrifices afin de placer la province dans une position qui fût digne d'elle, digne du rôle qu'elle est appelée à jouer dans la Confédération, et afin de l'empêcher d'être laissée en arrière dans la marche du progrès général.

Aussi les chemins de fer ont-ils stimulé d'une manière puissante le commerce et les ressources de la province; et c'est dans une large mesure à cette cause qu'est dû le progrès et le rapide accroissement que l'on constate de \$103,540,000 ou de 59 pour 100 dans la valeur de la propriété de 1867 à 1881; c'est-à-dire de \$174,978,174 qu'elle était en 1867, elle a été portée, en 1881, à \$278,482,038.

Dans l'été de 1882, il y avait dans la province de Québec 1,812 milles de chemins de fer, donnant un mille de voie ferrée par chaque 104 milles carrés, et chaque 750 habitants. Le tableau suivant indique la position que Québec occupe sous ce rapport vis-à-vis des autres provinces du Dominion :

Provinces.	Superficie milles carrés.	Popula- tion.	Milles carrés par mille de chemin de fer.	Popula- tion par mille de chemin de fer.
Ile du Prince-Edouard	2.033	108,991	10.75	549
Nouvelle-Ecosse	20.907	440,572	34.37	724
Nouveau-Brunswick	24.174	321,233	31.02	367
Province de Québec	188.688	1,359,027	104.13	750
Province d'Ontario	101.734	1,923,228	26.47	500
Province de Manitoba	123.200	65,954	244.44	131
Colombie-Britannique	341.305	49,469	6.826.10	991
Territoire du Nord-Ouest.	2.665.252	56,446		
Puissance du Canada	3.470.392	4,224,810	428.19	531

Et la proportion de la province de Québec, vis-à-vis les autres provinces, sous ce rapport, était celle-ci : l'Ile du Prince-Edouard avait 198 milles de chemin de fer ; la Nouvelle-Ecosse, 608 milles ; le Nouveau-Brunswick, 876 milles ; Ontario, 3,843 milles ; Québec, 1,812 milles ; Manitoba, 504 milles ; la Colombie anglaise, 50 milles, et les territoires du Nord-Ouest, 256 milles, formant à cette date un total pour toute la Puissance du Canada de 8,147 milles de voies ferrées.

Mais, a dit mon honorable ami—après ceux qui l'on dit avant lui—pourquoi la province de Québec ne se taxe-t-elle pas ?

M. l'Orateur, quand Québec est entré dans la Confédération, ce n'était pas pour empirer sa position. Elle devait y trouver au contraire le maintien de son autonomie. Institutions, langues, lois, ne sont pas tout ce qui constitue l'autonomie, le caractère et les habitudes en font partie. La taxe directe est opposée aux sentiments des habitants de la province. Malmenée sous les anciens gouverneurs français qui transplantèrent ici l'absolutisme monarchique, sans le frein que les rois eux-mêmes croyaient devoir s'imposer, plus tard taxée sous le régime militaire et sous le régime moitié constitutionnel, moitié absolu, jusqu'en 1841, notre population a pris naturellement pour les taxes une aversion qui fait aujourd'hui partie de ses mœurs.

On a dit : faites comme le Haut-Canada ; taxes les municipalités pour la justice. Pourquoi adopter un état de choses

qui laisserait croire à notre province que la Confédération a empiré sa position ?

En 1866, avant la Confédération, le Haut-Canada n'avait pour frais de justice, avec son excédent de population, que \$336,257; le Bas-Canada avait déjà à cette époque \$413,903. L'administration était commune aux deux provinces qui formaient la province du Canada, et cependant, les frais d'administration de la justice pour le Bas-Canada étaient beaucoup plus considérables. On convenait donc alors que les circonstances ou la nature de notre organisation rendaient notre justice plus coûteuse. Il n'y a pas besoin d'en chercher longtemps la raison. Il y a d'abord le fait de l'agglomération de la population et du capital dans les grandes villes et dans les ports de mer qui sont de nature à augmenter considérablement les frais de justice. Quoique la population d'Ontario soit plus élevée que celle de Québec, les circonstances multiplient les affaires dans cette dernière province d'une manière disproportionnée à sa population. Presque tout le commerce d'Ontario doit passer par la province de Québec, et s'arrêter à Montréal ou à Québec. Il en résulte toute une série de transactions, assurances, transports, hangars, manutentions pouvant entraîner des différends et des frais judiciaires. Et indépendamment de ces causes transitoires de procès il y a, par exemple, le chiffre des importations et des exportations imputables à chaque province. Les importations de la province de Québec, d'après les derniers relevés, étaient de \$53,105,257, et dans la province d'Ontario de \$41,690,760. Les exportations de Québec étaient de \$38,972,121 et celles d'Ontario, de \$40,765,921, formant un total pour la province de Québec de \$92,077,378, et pour Ontario, de \$82,456,681, laissant un surplus en faveur de Québec, de \$9,620,697.

Le capital qui est engagé dans la navigation océanique, se composant de treize à quatorze lignes de steamers, et qui est presque exclusivement concentré à Montréal et un peu à Québec, se monte au moins à \$15,000,000 et entraîne des affaires pour au moins \$10,000,000 par année, le fret seul se montant à 1,000,000 de tonnes par année.

Le capital des banques impose à la province de Québec une autre série d'opérations onéreuses pour la justice comme on peut s'en convaincre par l'état suivant :

	Québec.	Ontario.	Surplus.
Capital des banques et fonds de réserve.....	\$45,000,000	\$25,000,000	\$20,000,000
Dépôts dans les banques.....	55,000,000	40,000,000	15,000,000
Escompte et prêts.....	81,000,000	62,000,000	19,000,000

Nous avons donc sur ces quelques points seulement les chiffres d'affaires suivants auxquels Ontario n'a pas à faire face ; et qui entraînent des frais judiciaires considérables :

Surplus d'importations et d'exportations	\$10,000,000
Capital et affaires des lignes océaniques.....	10,000,000
Affaires des banques.....	18,000,000
	<u>\$39,000,000</u>

Ainsi, M. l'Orateur, les dépenses générales dans la province de Québec sont nécessairement plus fortes que dans les autres et il ne faut pas s'étonner si elle n'est pas dans les mêmes conditions financières que les autres provinces. N'oublions pas qu'une population mixte habite Québec et nous entraîne à des dépenses générales plus considérables, afin de satisfaire aux besoins de la minorité. Nous avons :

Pour le Conseil Législatif de 1867 à 1883.	\$450,000.00
Et dans la même période pour les traducteurs parlementaires, double impression, employés nommés en double, double subvention à la charité et à l'éducation de 1867 à 1883.	700,000.00
Total.....	<u>\$1,350,000.00</u>

Je ne parlerai pas ici, M. l'Orateur, de la position qui nous fut faite par l'arbitrage après 1867. En effet, lors du partage de l'actif et du passif en 1867, il semble que le moins qu'en eût pu faire eût été de nous donner l'actif et le passif dans la même proportion. Loin de là, on a augmenté notre proportion d'actif, en sorte que nos dettes se sont trouvées, déduisant l'actif :

Québec.....	\$4,193,520.00
Ontario.....	<u>3,103,432.00</u>

Quand le gouvernement fédéral assumait nos dettes en 1873, il alloua :

Pour dette d'Ontario.....	\$5,013,608.00
Montant dû.....	<u>3,107,432.00</u>
Surplus d'actif pour Ontario	\$1,906,176.00
Pour la dette de Québec.....	\$4,487,179.00
Montant dû.....	<u>4,193,520.00</u>
Surplus d'actif pour Québec.....	<u>\$2,293,659.00</u>
Différence en faveur d'Ontario.....	<u>\$1,612,527.00</u>

Puis, Québec ne reçoit que \$1,014,712 de subside contre \$1,333,568 que reçoit Ontario ; soit une différence de \$318,000 par année. Or, les frais d'administration sont les mêmes. Les frais de gouvernement n'augmentent pas en raison exacte de la population. Ainsi, nous avons les désavantages suivants : Surplus nécessaire pour l'administration de la justice, \$100,000 ; surplus pour le Conseil législatif et les dépenses nécessitées par l'usage des deux langues dans toute la procédure parlementaire, \$85,000. Si on ajoute la différence de subside \$318,000, nous avons tous les ans dans la province de Québec pour le fonctionnement du gouvernement et de nos institutions une dépense plus élevée de \$503,000.

Ceci représente un capital assez respectable pour que l'on voie que dans la situation respective d'Ontario et de Québec depuis la Confédération, notre province s'est trouvée dans une position d'infériorité pour laquelle elle a droit de demander le bon vouloir, sinon la libéralité des autres provinces de la Confédération.

La dette qui a été contractée, M. l'Orateur, dans la province de Québec, de la période de 1873 à 1883, s'énumère comme suit :

Emprunt de 1874	\$ 3,893,333
" " 1876	4,185,335
" " 1878	3,000,000
" " 1880	4,275,853
" " 1882	3,000,000
" " 1883	600,000
	<u>\$18,854,521</u>

La date indique la responsabilité apparente de chaque gouvernement.

Le gouvernement de M. de Boucherville a augmenté la dette de \$8,078,668 ; le gouvernement de M. Joly, \$3,000,000 et le gouvernement que je présidais, \$7,775,853.

Voici la responsabilité des gouvernements de Boucherville—Joly—Chapleau—à l'égard de la dette de chemin de fer.

Il a été payé pour le Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, par ces gouvernements ce qui suit :

Gouvernement De Boucherville :

1875	\$ 650,700
1876	1,322,055
1877	3,203,180
1878	2,146,108
	\$7,321,999

Gouvernement Joly :

1878	\$ 88,786
1879	1,800,980
1880	200,000
	\$2,187,766

Le total dépensé pour l'année finissant le 30 juin 1880 a été de \$268,129, mais il y a \$68,129 imputable au gouvernement Chapleau, arrivé au pouvoir à la fin de 1879.

Gouvernement Chapleau :

1880	\$ 68,129
1881	2,208,378
1882	837,391
	\$3,958,727

Je n'ai pas à justifier ici les administrations de Boucherville et Joly, qui ne sont pas attaquées, mais, il y aurait peut être pour moi à me justifier des attaques qui ont été faites contre moi et qui ont servi de prétexte à ceux qui au fond ne veulent pas accorder à la province de Québec ce qu'elle réclame aujourd'hui. Les frais de l'administration que je dirigeais alors, l'emploi de toutes les sommes qui ont été empruntées sous mon administration a été vérifié, dollar par dollar. D'ailleurs, les comptes et états de ces dépenses sont à Québec, et accessibles à tout le monde. Je défie qui que ce soit d'y trouver la dépense d'un sou qui n'ait pas été légitime et justifiée. Mais, je ferai grâce à cette Chambre de ces chiffres qui l'ennuieraient, mais que cependant j'avais cru devoir réunir afin de pouvoir la renseigner au besoin de la manière la plus complète. Je me contenterai d'en donner une récapitulation. Il a été payé pour le chemin de fer :

Par M. de Boucherville.	Par M. Joly.	Par M. Chapleau.
\$7,321,999	\$2,187,767	\$3,958,727

M. de Boucherville a contracté la première obligation a dépensé	\$7,321,000
Évaluait dépenses pour compléter et engagements pris.	2,516,955
	\$9,838,974

M. Joly en prenant le chemin a dépensé.....\$2,127,727
 A laissé des engagements pris pour 2,113,314

\$4,301,081

M. Chapleau a terminé le chemin pour\$3,958,727
 Moins engagements par Joly..... 2,113,314

Responsabilité gouvernement Chapleau.....\$1,845,413

Pour compléter travaux, pour *rolling stock* et fournitures, ces derniers ayant ajouté \$1,200,000, à la valeur du chemin, évaluation acceptée par le Pacifique.

M. l'Orateur, on a blâmé le cabinet dont j'étais le chef d'avoir vendu le chemin de fer, et l'honorable député de Durham a dit que le gouvernement de Québec avait enlevé le caractère de partie du chemin de fer du Pacifique à la voie entre Québec et Montréal en le vendant à une autre compagnie. Ailleurs, l'on m'a accusé d'avoir vendu le chemin dans des conditions désavantageuses pour la province. Discutons d'abord la première question. Avons-nous eu tort de vendre ce chemin? Je dois dire, M. l'Orateur, que dès les premiers pas que j'ai faits dans la carrière parlementaire; dès les premières paroles que j'ai prononcées dans l'enceinte législative, j'ai eu deux objets en vue: Je me suis dit que la province de Québec devait être une province manufacturière en même temps qu'agricole. Un pays où durant cinq mois de l'année la terre est couverte de neige, ne pouvait pas être un pays uniquement agricole. L'agriculture doit toujours y avoir la première place, car les revenus du sol sont les plus sûrs et les plus considérables et leur abondance ou leur rareté déterminent les époques de prospérité ou les années de crise générale. Mais j'ai toujours dit que dans la province de Québec, les efforts des législateurs devaient se porter vers le développement de la richesse industrielle et manufacturière. Nous avons le pays le mieux arrosé et il ne le cède à aucun autre pour tous les avantages qu'il offre à l'industrie. Il ne lui manquait que les voies ferrées qu'il fallait à tout prix lui donner.

J'avais un autre objet en vue. Je voulais que le nord du Saint-Laurent, que même la région qui s'étend par delà les Laurentides, région qui sera plus tard, si jamais des jours mauvais viennent à luire pour nous, le boulevard des libertés de notre pays, fût développée et reliée aux grands centres. De là la nécessité de construire un chemin de fer entre Québec et Ottawa, par les rives nord du Saint-Laurent et de l'Outaouais, avec des

embranchements vers l'intérieur. Seulement j'ai différé d'opinion avec ceux qui croyaient que c'était au gouvernement de la province de Québec d'entreprendre et d'exécuter ces travaux.

Lorsqu'en 1875, l'honorable M. de Boucherville entreprit la construction du chemin Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, j'étais d'avis avec l'une des deux compagnies qui avaient commencé cette entreprise, que ce chemin ne fût pas mis entre les mains du gouvernement. J'écrivis dans le temps un article que j'ai eu depuis occasion de citer en Chambre, demandant d'en laisser la construction à la compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal dont sir Hugh Allan était le président. L'honorable M. Louis Beaubien qui s'est bien éloigné de cette idée depuis ce temps-là, partageait alors les mêmes vues que moi. Nous demandions au gouvernement d'accorder plutôt une subvention additionnelle de \$1,000,000 à chacune des compagnies plutôt que d'entreprendre la construction du chemin de fer.

Je ne dis pas cela, M. l'Orateur, pour m'exonérer de la responsabilité de ce qui a été fait par le gouvernement de M. de Boucherville et le gouvernement suivant. Mon opinion n'a pas été suivie, mais cependant, voyant l'effort généreux qui était fait pour la construction de ce chemin, j'ai appuyé l'administration de l'honorable M. de Boucherville, et je prends aujourd'hui toute la responsabilité comme je l'ai prise alors, et par mon vote et par mes paroles dans la Chambre, toute la responsabilité de la construction de cette voie ferrée.

Lorsque la question s'est présentée à mon gouvernement de savoir si l'on devait garder la possession de ce chemin et en faire l'exploitation, je dis alors comme je le dis encore, qu'à mon avis il valait mieux le vendre. J'ai déclaré qu'un gouvernement ne pouvait pas administrer un chemin de manière à lui faire rendre des revenus proportionnés au capital qui avait été dépensé pour sa construction. Dans les élections générales de 1881 j'ai énoncé ces vues. J'ai dit que le chemin devait être vendu. J'ai dit que le gouvernement le vendrait. J'ai dit le mode que j'adopterais pour le vendre et le prix que j'en accepterais. Aussitôt que la législature fut réunie, je soumis mon projet pour la vente de ce chemin. Ce fut la cause d'une discussion qui dura encore dans les journaux, et où l'on fait intervenir contre moi plus de passion que de raisons.

Je ne veux pas revenir sur ces luttes passées; je ne veux pas faire de récriminations contre ceux qui ont pu mal interpréter ma politique, mes paroles et mes actes. Je ne veux pas fatiguer cette Chambre du récit de toutes les accusations plus ou moins malveillantes qui ont été portées contre moi. Je ne veux pas dire tout ce que la jalousie et l'animosité de mes adversaires ont pu produire. J'ai oublié tout cela, car un homme politique qui travaille pour son pays ne doit pas garder rancune des luttes de la veille; un homme politique qui n'a pas la force de faire taire ses ressentiments n'est pas digne du poste qu'il occupe. Il doit lui suffire d'avoir le sentiment d'avoir fait son devoir.

Mais il est une chose que je dirai en défense de cette politique qui m'a attiré tant de désagréments: c'est que la vente du chemin de fer telle que je l'ai faite, une partie au Pacifique à qui j'ai voulu vendre tout le chemin, et l'autre partie à un syndicat, a été faite dans des conditions non-seulement avantageuses, mais dans des conditions qui ne pouvaient se présenter qu'à l'époque où cette vente a été faite, et qui n'auraient pu se présenter plus tard. Je ne m'en fais pas une gloire à moi-même, mais j'ai eu le bonheur de faire cette transaction à un moment où tous les chemins de fer en Amérique étaient cotés à leur plus haut chiffre; à un moment où les compagnies rivales croyaient que l'acquisition d'un chemin de fer était une fortune pour les actionnaires qui s'en emparaient. Trois mois après la vente, les membres du syndicat qui avaient acheté la partie Est du chemin et qui avaient placé quelques milliers de piastres dans l'entreprise s'en retiraient aussi vite que possible, craignant de tout perdre. Je regrette de ne pas voir l'honorable député de Montréal-Ouest (M. Gault) à son siège, car il pourrait nous édifier à ce sujet. J'ai dit que le Pacifique avait refusé d'acheter plus que la partie du chemin de Montréal à Ottawa. Ce fut une grande erreur de sa part et, si je voulais me servir des expressions de l'honorable premier ministre, je dirais comme lui que ce fut de la part du Pacifique non-seulement une erreur mais une faute grossière, *not only a mistake but a blunder*. Cette faute nous la rachetons aujourd'hui. J'ai dit, M. l'Orateur, à ceux qui avaient attaqué mon administration, à ceux qui m'avaient imputé de mauvais motifs, à ceux qui avaient critiqué la vente que j'ai faite, que je les mettais au défi, comme je le fais aujourd'hui, de trouver un seul homme connaissant l'administration et la valeur des voies ferrées qui pût dire que le chemin de fer de la province de Québec n'a pas été vendu tout le prix qu'il valait. On m'a répondu :

mais si on a vendu la partie Est, de Montréal à Québec, \$4,500,000, dont \$4,000,000 en argent et \$500,000 en travaux à faire, comment se fait-il que ceux qui l'avaient achetée l'ont revendue au Grand Tronc avec un bénéfice apparent d'un million de dollars.

Je demande à la Chambre de me pardonner cette digression qui m'est toute personnelle, mais enfin je suis obligé d'établir ma position devant cette Chambre et devant le pays. Je le fais aujourd'hui parce que c'est la première occasion que j'ai de le faire. Quand on dit que la partie du chemin entre Québec et Montréal a été vendue \$4,000,000 par le gouvernement et que les acheteurs l'ont revendue \$5,000,000, on oublie une chose, M. l'Orateur, c'est que, après la vente, les acheteurs avaient fait à Montréal des travaux pour plus de \$100,000; ils avaient fait des travaux sur la voie pour au-delà de \$75,000; à Québec pour changer la voie et la transporter sur la jetée qui borde la rivière Saint-Charles, ils avaient dépensé au-delà de \$250,000. On ne dit pas que la compagnie qui avait acheté le chemin a fait l'acquisition, de la ville de Québec, de 600,000 pieds de terrain qui avaient été offerts au gouvernement dont je faisais partie à raison d'une piastre le pied.

Il n'y a donc rien d'étonnant que toutes ces acquisitions et ces améliorations aient ajouté à la valeur du chemin, et que les propriétaires l'aient estimé en conséquence.

Du reste, ce bénéfice, s'il existe, n'est pas un bénéfice en argent sur le prix de revente, ce n'est que le montant des débentures émises sur le chemin; débentures dont la réalisation dépendra beaucoup de l'état du marché des valeurs de chemin de fer; débentures prévues du reste dans l'acte législatif autorisant la vente et dont le produit devait servir au parachèvement du chemin. De fait il n'y a pas eu de revente du chemin. Ceux qui contrôlent aujourd'hui ce chemin n'ont fait qu'assumer les responsabilités et la dette des premiers acquéreurs envers le gouvernement. Ils ont donné, il est vrai, leur garantie aux débentures autorisées par l'acte et en ont assuré les intérêts au moyen d'un trafic nouveau qui augmentait d'autant la valeur productive du chemin. Le préjugé a eu beau jeu pour exploiter la crédulité populaire, car l'on savait fort bien que les détenteurs de ces obligations n'iraient pas contredire la valeur fabuleuse que l'on donnait à des obligations qui se cherchaient encore des acheteurs sur le marché monétaire de l'Europe. Encore une

fois je le répète, je défie mes détracteurs de trouver un seul homme compétent en matière de chemins de fer qui puisse dire que la vente n'a pas été faite au prix le plus élevé que le gouvernement pouvait alors trouver, et plus élevé qu'il pourrait trouver aujourd'hui si le chemin était dans la même état que lors de la vente au syndicat.

Si j'ai pris autant de temps pour développer cette thèse, c'est que les circonstances m'ont lié à la fortune financière de la province, et que la part que j'ai prise dans la direction de ses affaires m'identifie jusqu'à un certain point avec l'état de choses actuel; et il ne m'était guère possible d'expliquer la situation de la province sans être parfois obligé de faire allusion à l'administration que j'avais l'honneur de conduire avant d'être appelé au poste que j'occupe maintenant. Car l'on n'ignore pas que dans toutes les attaques dirigées contre la province de Québec, c'est surtout le temps de mon administration qui est en jeu, et que c'est moi que l'on tâche de rendre responsable de nos déficits. De fait, c'est avec ce faux prétexte que l'on a voulu démolir ma réputation et me ruiner moi-même dans le parlement où je venais siéger et j'ai cru ne pas trop compter sur votre bienveillance M. l'Orateur et sur celles de mes collègues dans cette Chambre en profitant de cette occasion pour revendiquer mon honneur personnel et mon crédit politique dans le pays. Je n'ai rien à cacher, car je n'ai rien à craindre. Je n'ai jamais espéré l'approbation générale; dans les mêlées aussi nombreuses qu'ardentes dont notre province a été le théâtre, il fallait recevoir autant de coups que l'on en donnait. J'ai eu ma part de blessures, mais les seules qui m'aient fait souffrir sont celles qui venaient de mes propres amis. J'ai eu cette mauvaise fortune d'être attaqué dans mon propre camp; j'ai gémi de cette division et j'en gémissais encore. Mais je le déclare ici, malgré ces attaques, malgré les légitimes impatiences qu'elles ont soulevées il n'est pas resté de place pour l'aigreur ou le ressentiment. N'ayant jamais agi par passion je puis parler sans amertume et c'est avec le désir et l'espoir d'amener ceux qui me combattaient à des sentiments plus justes à mon égard que je suis entré plus minutieusement dans les détails de cette politique de chemins de fer dont on s'est servi pour me battre en brèche.

Voilà ce que l'administration que j'ai dirigée à Québec a fait pour les chemins de fer. Voilà la position qu'occupait la province de Québec sur cette question.

J'ai dit que la province de Québec en faisant ce sacrifice l'a fait pour se mettre à la hauteur de la province d'Ontario, pour qui le trésor du Canada-Uni avait été si prodigue, tandis que Québec était oublié.

La politique de chemins de fer de notre province a été une œuvre fédérale plutôt que provinciale. Sa dette, comme le démontrent les chiffres que j'ai mis devant la Chambre, n'a pas été causée par sa mauvaise administration, car, en dépit des difficultés dans lesquelles elle se trouve, avec un système administratif plus coûteux, à raison des deux races qui l'habitent; malgré ces difficultés, dis-je, les dépenses ordinaires ont été à peu près équilibrées. Sa dette s'est accrue de \$15,000,000 dans l'espace de dix années pour la construction de voies ferrées, qui ne profitent qu'au commerce du Canada, ne donnent de revenus qu'au gouvernement du Canada, sans aucune compensation pour le trésor provincial. Chaque morceau de fer acheté, chaque instrument importé, chaque homme venu dans la province de Québec pour la construction de ce chemin de fer a été un profit pour le gouvernement du Canada, et une dépense pour la province. Dans ces circonstances, la province de Québec ne demande qu'une chose. Elle demande que l'on empêche de peser sur elle, une partie du fardeau de cette dette, contractée toute entière dans l'exécution d'une entreprise d'un caractère essentiellement fédéral.

Voilà, M. l'Orateur, ce que le gouvernement de Québec a fait, et je ne crains pas de dire qu'en retour de ce qu'il a fait il mérite l'indemnité qu'on lui offre aujourd'hui.

Mon honorable ami de Durham a voulu dire que la subvention donnée au chemin de fer qui a été bati à partir du lac Nipissing jusqu'à Pembroke représente une dépense en faveur de la province de Québec, dont l'équivalent a été attribué, il y a deux ans et l'année dernière, à la construction du chemin de fer de Gravenhurst à Callander destiné à déverser le commerce venu de l'ouest par le Pacifique dans la province d'Ontario.

M. l'Orateur, je me permets de différer d'opinion avec mon honorable ami. Ce qui a été dépensé du lac Nipissing jusqu'à Pembroke a été dépensé dans Ontario, et sert au trafic local de cette province. Suivant le raisonnement de l'honorable député, le port de Montréal ne serait pas une richesse pour la province de Québec, parce que son immense commerce

est en grande partie un commerce d'entrepôt. Non, la position géographique est celle qui doit nous guider dans la distribution des améliorations publiques. Il y a plus. Si le territoire en dispute entre Ontario et Ottawa finit par échoir à Ontario, la portion du Pacifique bâtie dans son territoire sera presque doublée, et son commerce local en bénéficiera dans une même proportion.

Il n'y aurait pas eu d'injustice même si on avait donné \$12,000 par mille, de Québec à Montréal, comme indemnité au gouvernement de Québec. Quelques personnes trouvent même à redire que ce subside de \$12,000 par mille n'ait pas été donné de Québec à Montréal. Le gouvernement, dans sa sollicitude, a voulu donner une part de ce subside sous forme de travaux utiles à la partie de la province de Québec qui s'étend depuis Montréal jusqu'au port de Québec, en lui assurant, dans un avenir rapproché, le terminus du Pacifique.

Je n'ai pas voulu faire un reproche à Ontario dans l'histoire de cette partie de la question; c'est un appel que j'ai voulu faire à l'équité des députés de cette province, car je me plais à dire que cette grande province mérite notre admiration et nos éloges pour les progrès immenses qu'elle a accomplis et à sa gloire et au profit du pays entier. Cet appel que j'ai voulu faire je suis sûr qu'il ne l'aura pas été en vain, et que nous pouvons compter sur leur bonne volonté, leur esprit de justice et leur libéralité.

Maintenant, M. l'Orateur, je termine en disant que la motion qui a été faite par l'honorable député de Durham en est une qui doit être rejetée par les députés d'Ontario, à qui surtout cette proposition s'adresse. Quant aux provinces maritimes, le gouvernement s'est montré libéral envers elles. La province d'Ontario, plus riche, plus dotée par les événements qui se sont passés depuis un demi-siècle, mériterait à la justice si elle venait dire au gouvernement: "Nous ne vous suivrons pas, si nous n'avons pas l'équivalent de ce que vous donnez à la province de Québec." M. l'Orateur, la province d'Ontario est riche, son trésor regorge d'argent, personne ne la jalouse; mais tout le monde a droit de demander à cette province de ne pas se montrer jalouse et mesquine lorsqu'il s'agit de rendre justice à une province qui ne vient pas mendier du secours, mais qui vient faire une réclamation qu'en équité on doit lui accorder.

Mon honorable ami ne trouvera pas d'écho de ce côté de la Chambre. La proposition qu'il fait peut être une excel-

lente manœuvre de parti, mais elle ne commande pas la sympathie de ceux qui envisageront cette question au point de vue élevé d'un patriotisme généreux et éclairé. Cette motion n'est faite que dans le but de capter l'opinion, en soulevant des préjugés sectionalistes sous le voile de l'équité; cette proposition est injuste dans son caractère, et ce caractère sera répudié par la représentation qui adoptera les résolutions qui vous sont soumises.

